



Presă și informare

Curtea de Justiție a Uniunii Europene
COMUNICAT DE PRESĂ nr. 43/10
Luxemburg, 6 mai 2010

Hotărârea în cauza C-63/09
Axel Walz/Clickair SA

Curtea confirmă că răspunderea operatorilor de transport aerian pentru pierderea bagajelor este limitată la 1 134,71 euro

Această limită este absolută și acoperă atât daunele morale, cât și daunele materiale

În temeiul dreptului Uniunii¹, răspunderea unui operator de transport aerian comunitar pentru pasageri și pentru bagajele acestora este reglementată de Convenția de la Montréal². Această convenție prevede că răspunderea transportatorului în caz de distrugere, pierdere, deteriorare sau întârziere a bagajelor este limitată la suma de 1 000 DST [drepturi speciale de tragere] pentru fiecare pasager (sumă echivalentă aproximativ cu 1 134,71 euro)³, în afara cazului în care pasagerul, în momentul în care bagajul înregistrat a fost predat transportatorului, a făcut o declarație specială privind valoarea acestuia și a plătit, eventual, o sumă suplimentară. În acest din urmă caz, transportatorul este în principiu răspunzător pentru plata unei sume care nu poate depăși suma declarată.

La 14 aprilie 2008, domnul Walz a formulat împotriva companiei aeriene Clickair o acțiune judiciară prin care a solicitat obligarea acesteia la plata unei despăgubiri pentru pierderea bagajelor înregistrate cu ocazia unui transport aerian efectuat de această companie de la Barcelona (Spania) la Porto (Portugalia). În cadrul acestei acțiuni, domnul Walz a solicitat o despăgubire al cărei quantum total este de 3 200 de euro, din care 2 700 de euro corespund valorii bagajelor pierdute și 500 de euro corespund prejudiciului moral ocazionat de această pierdere.

Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona (instanța comercială nr. 4 din Barcelona, Spania), sesizat cu litigiul, urmărește să afle dacă limita răspunderii operatorilor de transport aerian stabilită prin Convenția de la Montréal în cazul pierderii bagajelor include, împreună, atât prejudiciul material cât și cel moral sau dacă, dimpotrivă, trebuie să se considere că prejudiciului material i se aplică limita de 1 000 DST, în timp ce, pe de altă parte, prejudiciului moral i se aplică o altă limită, în același quantum, astfel încât limita totală care rezultă din cumularea daunelor materiale și morale ar fi de 2 000 DST.

În hotărârea pronunțată astăzi, Curtea constată, cu titlul prealabil, că în Convenția de la Montréal nu este cuprinsă nicio definiție a termenilor sinonimi „prejudiciu” și „daună”. Totuși, având în vedere faptul că această convenție urmărește să unifice normele referitoare la transportul aerian internațional, Curtea consideră că acești termeni trebuie interpretați într-un mod uniform și autonom, în pofida sensurilor diferite date acestor noțiuni în dreptul intern al fiecăruia dintre statele părți la această convenție. În consecință, Curtea efectuează o interpretare a noțiunii de prejudiciu în cauză bazându-se, în primul rând, pe sensul obișnuit care trebuie acordat noțiunilor de prejudiciu și de daună în dreptul internațional general.

¹ Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora (JO L 285, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 170), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002 (JO L 140, p. 2, Ediție specială, 07/vol. 9, p. 146).

² Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montréal la 28 mai 1999, semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 (JO L 194, p. 39, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 113).

³ Drepturile speciale de tragere în Convenția de la Montréal sunt considerate ca raportându-se la dreptul special de tragere astfel cum este definit de Fondul Monetar Internațional (FMI). Astfel, trebuie efectuată o conversie a acestor sume în monedele naționale. Valoarea de 1134,71 euro corespunde cu 1000 DST la 21 aprilie 2010.

În al doilea rând, Curtea analizează obiectivele care au fost avute în vedere la adoptarea Convenției de la Montréal. Curtea constată astfel că prin Convenția de la Montréal se instituie un regim strict de răspundere a operatorilor de transport aerian. Astfel, în ceea ce privește în special daunele intervenite în caz de distrugere, de pierdere sau de deteriorare a bagajelor înregistrate, operatorul de transport este prezumat răspunzător pentru aceste daune în cazul în care „faptul care a provocat distrugerea, pierderea sau avarierea s-a produs la bordul aeronavei sau în cursul oricărei perioade în care transportatorul avea în grijă bagajul înregistrat”.

Prin urmare, Curtea apreciază că un asemenea regim strict al răspunderii implică faptul că trebuie menținut un „echilibru echitabil al intereselor”, în special în ceea ce privește interesele operatorilor de transport aerian și cele ale pasagerilor. În acest mod, acest „echilibru echitabil al intereselor” impune, în diferitele ipoteze în care operatorul de transport este obligat să răspundă în temeiul Convenției de la Montréal, limite clare ale despăgubirii, care să se raporteze la integralitatea prejudiciului suferit de fiecare pasager în fiecare dintre aceste ipoteze, independent de natura prejudiciului cauzat acestuia din urmă. Într-adevăr, o limitare a despăgubirii astfel concepute permite pasagerilor să fie despăgubiți, cu ușurință și repede, fără ca prin aceasta să se impună operatorilor de transport aerian o sarcină de reparare foarte împovărătoare, dificil de identificat și de calculat, care ar putea să compromită și chiar să blocheze activitatea economică a acestora.

Pe de altă parte, Curtea amintește că în Convenția de la Montréal se prevede posibilitatea pentru pasageri de a face o declarație specială privind valoarea la momentul în care bagajul înregistrat a fost predat transportatorului și de a plăti o sumă suplimentară, dacă este necesar. Această posibilitate confirmă că limita răspunderii operatorului de transport aerian pentru prejudiciul care rezultă din pierderea bagajelor prevăzută este, în lipsa oricărei declarații, o limită absolută, care acoperă atât daunele morale, cât și daunele materiale.

În consecință, **Curtea declară că, pentru a stabili limita răspunderii operatorului de transport aerian pentru prejudiciul rezultat, în special, din pierderea bagajelor, termenul „prejudiciu” din Convenția de la Montréal trebuie interpretat în sensul că include atât daunele materiale, cât și daunele morale.**

MENȚIUNE: Trimiterea preliminară permite instanțelor din statele membre ca, în cadrul unui litigiu cu care sunt sesizate, să adreseze Curții întrebări cu privire la interpretarea dreptului Uniunii sau la validitatea unui act al Uniunii. Curtea nu soluționează litigiul național. Este de competența instanței naționale să soluționeze cauza conform deciziei Curții. Această decizie este obligatorie, în egală măsură, pentru celelalte instanțe naționale care sunt sesizate cu o problemă similară.

Document neoficial, destinat presei, care nu angajează răspunderea Curții de Justiție.

[Textul integral](#) al hotărârii se publică pe site-ul CURIA în ziua pronunțării.

Persoana de contact pentru presă: Claudiu Ecedi-Stoisavlevici ☎ (+352) 4303 3720

Imagini de la pronunțarea hotărârii sunt disponibile pe „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106